VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 227)
z dnia 1 października 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 227)

1 października 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk nr 819).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jacek Jóźwik** naczelnik Wydziału Transportu Drogowego w Departamencie Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jerzy Waśkiewicz** kierownik Zakładu Badań Ekonomicznych Instytutu Transportu Samochodowego, **Piotr Czaplicki** przewodniczący Związku Zawodowego „Unia Pocztowa”, **Robert Czyż** przedstawiciel Związku Zawodowego Pracowników Poczty Polskiej, **Czesław Dudek** przedstawiciel Związku Zawodowego Listonoszy i Asystentów Poczty Polskiej, **Urban Kolman** wiceprzewodniczący Związku Leśników Polskich w Rzeczypospolitej Polskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Jarosław Lichocki, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia obejmuje rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk nr 819).

Czy państwo posłowie zgłaszają jakieś uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę uwag. Stwierdzam, że Komisja przyjęła zaproponowany porządek obrad.

Przystępujemy do jego realizacji. O przedstawienie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy z druku nr 819 proszę przewodniczącego podkomisji pana posła Piotra Króla.

Zanim jednak oddam głos panu posłowi, przywitam jeszcze naszych gości. W posiedzeniu bierze udział pan minister Andrzej Bittel podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Serdecznie witamy pana ministra i towarzyszące mu osoby. Gościmy dziś także przedstawicieli Ministerstwa Finansów, Najwyższej Izby Kontroli oraz reprezentantów związków zawodowych działających w przedsiębiorstwie Poczta Polska i wśród leśników. Jak zajdzie taka potrzeba, to w trakcie dyskusji poznamy się po nazwisku.

Teraz proponuję, abyśmy przeszli już do realizacji porządku dziennego. Głos ma pan poseł Piotr Król.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, zacznę od przeprosin za to, iż praca nad projektem tej ustawy zajęła nam aż tak dużo czasu. Żeby mogło się odbyć pierwsze posiedzenie podkomisji, czekaliśmy aż wyzdrowieje poseł sprawozdawca. Nie chcieliśmy pracować bez jego udziału. Później okazało się, że wnioskodawcy dostrzegli potrzebę złożenia poprawek do projektu, następnie na ostatnim posiedzeniu podkomisji pan minister zasygnalizował, że kwestie, których dotyczy projekt ustawy, były wcześniej regulowane w rozporządzeniu i w zasadzie resortowi jest bliższa taka formuła, tym bardziej, że częścią tych zagadnień ministerstwo zajmuje się w tej chwili. Osta-

tecznie, po przedstawieniu przez wnioskodawców poprawek, podkomisja zaopiniowała projekt sprawozdania pozytywnie. Zakładam, że każdy z posłów posiada treść naszego sprawozdania, dlatego – jeśli państwo pozwolicie – nie będę w tej chwili szczegółowo omawiał projektu.

Powiem tylko, że jeśli chodzi o tzw. generalia, to rzecz dotyczy, mówiąc w skrócie, podwyższenia stawek dla pracowników, którzy wykorzystują w pracy swoje prywatne pojazdy do celów służbowych. To wszystko z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Proszę o stanowisko przedstawiciela strony rządowej, jeśli jest to możliwe w tym momencie.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mimo pracy wykonanej przez podkomisję stanowisko rządu wobec przedłożonego poselskiego projektu ustawy nadal pozostaje negatywne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Na dzisiejszym posiedzeniu mamy gości, którzy – jeśli zechcą – mogliby w tej kwestii zabrać głos. Jest możliwość wypowiedzenia się w dyskusji. Bardzo proszę o zgłoszenia, jeśli tylko ktoś z zaproszonych osób wyraża chęć zabrania głosu. W dyskusji mogą oczywiście uczestniczyć także posłowie, ale proponowałbym, abyśmy rozpoczęli debatę od wystąpień zaproszonych gości. Czy są jakieś zgłoszenia z państwa strony?

Bardzo proszę. Przypominam o przedstawianiu się do mikrofonu przed rozpoczęciem wypowiedzi. Nie wszystkich przedstawicieli związkowców znamy z nazwiska. Zanim oddam panu głos, pozwolę sobie przywitać gości, tak aby wszyscy zainteresowani wiedzieli, jakie instytucje i przez kogo są reprezentowane na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Są dziś z nami: przedstawiciel Związku Zawodowego Pracowników Poczty Polskiej pan Robert Czyż, reprezentant Związku Zawodowego „Unia Pocztowa" pan Piotr Czaplicki, pan Czesław Dudek ze Związku Zawodowego Listonoszy i Asystentów Poczty Polskiej z siedzibą w Kielcach oraz pan Urban Kolman ze Związku Leśników Polskich w RP. Ministerstwo Finansów reprezentuje pan naczelnik Jacek Jóźwik, który – zdaje się – trochę się spóźni.

To tyle tytułem formalności. Powracamy do dyskusji. Pierwsze zgłoszenie, bardzo proszę.

Przedstawiciel Związku Zawodowego Pracowników Poczty Polskiej Robert Czyż:

Dzień dobry państwu, Robert Czyż, pracownik Poczty Polskiej SA, Związek Zawodowy Pracowników Poczty Polskiej.

Wysoka Komisjo, wiemy, że stanowisko rządu jest negatywne i nie zmienia się nawet o jotę, ale nie wiemy, dlaczego tak się dzieje. W naszej ocenie projekt ustawy spełnia wszystkie wymagania i uwzględnia uwagi, które rząd zgłosił do pierwotnej wersji projektu. W trakcie prac podkomisji wszystkie kwestie zostały wyjaśnione i odpowiednio poprawione w ustawie. W tym momencie projekt ustawy nie niesie już ze sobą zagrożeń, na jakie zwracała uwagę strona rządowa w kwietniu 2017 r. Uważamy, że przedłożony projekt jest dopracowany w szczegółach.

Szanowni państwo, dosłownie za 2 tygodnie upłynie 11. rocznica obowiązywania obecnych stawek tzw. kilometrówki. Przypominam, że zostały one przyjęte 17 października 2007 r. Najwyższa pora, aby stawki zostały zmienione, tym bardziej, jeśli weźmie się pod uwagę pewne zapowiedzi rządowe. Przypominam, że od 1 stycznia 2019 r. zwykli przedsiębiorcy nie będą już mogli korzystać z kilometrówki na dotychczasowych zasadach, a to oznacza, że znikają ewentualne zagrożenia uszczupleń dla budżetu ze strony kilometrówki. Faktycznie pozostanie tylko dość wąska grupa pracowników, którzy wykorzystują swoje pojazdy do celów służbowych, ale przecież nie jeżdżą nimi dlatego, żeby zarabiać i uzyskiwać dodatkowe dochody, tylko dlatego, że samochód stanowi ich podstawowe narzędzie pracy.

Jeśli spojrzycie państwo na ogłoszenia o ofertach pracy w Poczcie Polskiej, to zauważycie, że każda oferta pracy dla listonosza jest kierowana do osób z własnym samochodem. Tak samo wygląda sytuacja wśród leśników. Pracodawca nie zapewnia tym grupom zawodowym potrzebnego narzędzia pracy i dlatego pracownicy muszą korzystać z prywatnych samochodów. Jeżeli pracodawca nie zapewnia odpowiednich środków pracy, to chyba pracownikowi należy się uczciwa rekompensata za faktycznie poniesione koszty własne w trakcie świadczenia pracy na rzecz pracodawcy. Stawka kilometrówki obowiązująca od 2007 r. nie jest adekwatna do kosztów ponoszonych obecnie przez pracownika. Każdy z posiadaczy samochodu wie, że w tej chwili za litr paliwa płaci ponad 5 zł, a nie 3,5 zł, jak to miało miejsce 11 lat temu. Pomijam już koszty ubezpieczeń i eksploatacji. Szanowni państwo, gorąco apelujemy o wprowadzenie nowych regulacji.

I jeszcze krótkie wyjaśnienie, dlaczego ustawa, a nie rozporządzenie. Gdyby to miało być rozporządzenie, wówczas na ten temat nie rozmawialibyśmy na posiedzeniu sejmowej komisji. Problem w naszej ocenie jest na tyle ważny i istotny, że wymaga odpowiedniej regulacji. Taką nadzieję pokładają w państwu tysiące pocztowców i leśników. Mamy nadzieję, że od przyszłego roku zaczną wreszcie obowiązywać nowe stawki kilometrówki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Czekając na kolejne zgłoszenia, odnotujmy przybycie pana Jacka Jóźwika, naczelnika z Ministerstwa Finansów. Witamy pana serdecznie. Czy zechce pan zabrać głos w dyskusji?

Naczelnik Wydziału Transportu Drogowego w Departamencie Wspierania Polityk Gospodarczych Ministerstwa Finansów Jacek Jóźwik:

Jeśli pan pozwoli, panie przewodniczący, to wolałbym wypowiedzieć się w dalszej części posiedzenia.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście, bardzo proszę. Jest następne zgłoszenie. Proszę uprzejmie.

Przewodniczący Związku Zawodowego „Unia Pocztowa" Piotr Czaplicki:

Piotr Czaplicki, przewodniczący Związku Zawodowego „Unia Pocztowa".

Panie i panowie posłowie, szanowni państwo, na zmianę ustawy czeka w tej chwili prawie 20 tys. pracowników, którzy na co dzień używają swoich prywatnych pojazdów do celów służbowych i bynajmniej nie jeżdżą nimi po pięknych, równych drogach, których przybywa w naszym kraju, ale jeżdżą po drogach wiejskich, zwykle po wertepach i lasach i w ich przypadku obecne stawki kilometrówki są wręcz kuriozalnie niskie. Docierają do mnie opinie pracowników, z których wynika, że jeśli sytuacja się nie zmieni, to oni przestaną wykorzystywać swoje samochody do celów służbowych, gdyż im się to po prostu nie opłaca.

Rozpatrywany projekt ustawy, jak powiedział mój przedmówca, w naszej ocenie nie niesie ze sobą żadnych finansowych konsekwencji dla budżetu państwa. Nawet gdybyśmy przyjęli jako obowiązujące stawki zaproponowane w projekcie ustawy, to przecież nie jest w nim zapisane, że są to stawki z klucza. Wysokość stawek i tak trzeba będzie bowiem negocjować z pracodawcą. To on będzie musiał znaleźć pieniądze na podniesienie stawek i określenie ich na odpowiedniej wysokości, możliwej do przyjęcia z punktu widzenia pracodawcy. Naprawdę nie wiem, dlaczego ministerstwo opowiada się przeciwko tej nowelizacji. Ostateczna decyzja leży bowiem i tak po stronie związkowej i po stronie pracodawcy, który musi ocenić, czy zakład pracy stać na podwyżkę stawek, czy nie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Czekam na następne zgłoszenia. Proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym poprzeć stanowisko strony społecznej, które zostało zaprezentowane przez przedstawicieli związkowców. Nie jestem wprawdzie przekonany, czy faktycznie takie kwestie powinny być regulowane

ustawowo, ponieważ dynamika procesów gospodarczych sprawia, że łatwiej zmienić rozporządzenie niż znowelizować ustawę. Z drugiej strony, co podkreślali przedmówcy, od 11 lat obowiązują dokładnie takie same stawki za kilometrówkę.

Do mojego biura poselskiego zgłaszają się obywatele i zwracają uwagę na ten problem. Był czas, kiedy o rozpatrywanym projekcie ustawy było dość głośno i wtedy co najmniej kilka osób się do mnie zgłosiło z prośbą o udzielenie wsparcia w pracach legislacyjnych i chęcią przedstawienia swojej sytuacji. Zaznaczam, że sprawa nie dotyczy tylko listonoszy, jak mogłoby się wydawać na pierwszy rzut oka. O tym, że listonosze wykorzystują do pracy swoje prywatne samochody i jeżdżą zwykle w terenie, w którym nawierzchnia drogowa nie jest najlepsza, wszyscy wiemy. Trudne warunki eksploatacji sprawiają, że samochody listonoszy szybciej się zużywają. To oczywista rzecz.

Spójrzmy jednak np. na sytuację leśników. W ich pracy naprawdę trudno jest poruszać się samochodem tańszym niż pojazd za kilkadziesiąt tysięcy złotych. Nie wiem, czy moi szanowni koledzy posłowie i moje szanowne koleżanki posłanki mieli okazję kiedykolwiek spotkać leśników przy okazji wykonywania przez nich ich codziennych obowiązków. Ja taką okazję miałem i mogę państwu powiedzieć z całą odpowiedzialnością, że samochody leśników to potężne maszyny. Żeby wjechać w lesie pod górę i przedrzeć się przez trudno dostępne tereny, samochód musi posiadać odpowiedni napęd i konstrukcję. To wszystko generuje oczywiście koszty, które wiążą się nie tylko z zakupem samochodu, ale także z codzienną eksploatacją. W grę wchodzi nie tylko koszt paliwa, ale również bardzo wysokie koszty serwisu i ubezpieczenia. Inaczej mówiąc, w grę wchodzi wszystko, co musi zapłacić każdy kierowca użytkujący pojazd mechaniczny.

Opisany problem dotyczy dziesiątek, jeśli nie setek tysięcy Polek i Polaków, którzy wykorzystują swoje prywatne samochody w związku ze świadczeniem pracy. Jeśli weźmiemy pod uwagę ewentualność, że wszyscy dotychczasowi pracodawcy, tzn. Poczta Polska, Lasy Państwowe itd., będą musiały kupić dziesiątki albo setki tysięcy samochodów dla swoich pracowników, aby wypełnić lukę po wycofaniu samochodów prywatnych, to łatwo sobie wyobrazić, jak olbrzymi byłby to koszt dla tych firm oraz o ile przy tej okazji zostałyby uszczuplone przychody podatkowe państwa z tytułu odliczeń dokonywanych przez firmy w związku z zakupami i eksploatacją pojazdów.

Szanowni państwo, w mojej ocenie tego rodzaju umowa społeczna, która przewiduje, że pracownicy wykorzystują własne środki transportu do wykonywania zadań w ramach obowiązków służbowych, jest niewątpliwie korzystna zarówno dla budżetu państwa, jak i dla firm, które zatrudniają pracowników na takich zasadach. Realizacja tej umowy nie może jednak być prowadzona kosztem pracowników. Chcę to podkreślić z całą mocą. Ministerstwo Finansów, z niezrozumiałych dla mnie powodów, stwarza sytuację, w której de facto spora część pracowników, którzy obecnie wykorzystują pojazdy prywatne do celów służbowych, czuje się z tego tytułu poszkodowana i wykorzystywana. Moim zdaniem, po 11 latach obowiązywania dotychczasowych stawek, powinno się z tym wreszcie skończyć.

Być może w rozpatrywanym projekcie ustawy trzeba jeszcze poprawić pewne aspekty związane z konstrukcją przepisów, ale nie mogę się zgodzić z tym, żeby po 11 latach Polacy nadal otrzymywali z tytułu wykorzystywania prywatnych pojazdów do celów służbowych zwrot kosztów obliczanych według stawek, których wysokość uwłacza zdrowemu rozsądkowi. Rząd podnosi różne podatki, przypominam, że wprowadził także nową opłatę paliwową, a to wszystko powoduje wzrost ceny paliwa. W Polsce nie ma już chyba stacji benzynowej, w której paliwo byłoby tańsze niż 5 zł za litr, natomiast stawki kilometrówek w ogóle tego nie dostrzegają i od 11 lat pozostają na niezmienionym poziomie. Na taką sytuację się nie zgadzam i dlatego wnoszę do Wysokiej Komisji o przyjęcie przedłożonego projektu ustawy. W mojej ocenie jest on bezwzględnie potrzebny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Pan przewodniczący Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym poruszyć dwie kwestie. Pierwsza z nich odnosi się do zagadnień formalnych. Zgodnie z tym, co powiedział nam pan przewodniczący Piotr Król, projekt obywatelski był procedowany w podkomisji nadzwyczajnej dość długo. Wydawałoby się, że przedstawiciel strony powinien uczestniczyć w pracach podkomisji. Dzisiaj, kiedy zajmujemy się sprawozdaniem podkomisji, wcale nie jest to takie pewne i dlatego chciałbym się dowiedzieć, jak faktycznie przebiegały prace podkomisji, czy strona rządowa nie brała w nich udziału. Stawiam to pytanie panu ministrowi i bardzo proszę o odpowiedź, jak wyglądał rzeczywisty udział przedstawicieli rządu w pracy nad tym projektem.

Chciałbym także usłyszeć od pana ministra uzasadnienie stanowiska rządu, tzn. dowiedzieć się, dlaczego rząd prezentuje dziś negatywne stanowisko wobec projektu. Trudno znaleźć jakieś racjonalne przesłanki, które by to uzasadniały. Jak bowiem zauważyli przedstawiciele strony społecznej, projekt mówi o górnej wysokości stawek. W grę wchodzą zatem ewentualne negocjacje z pracodawcą.

Proszę państwa, nie mam wątpliwości, że szczególnie przedstawiciele dwóch zawodów, czyli listonosze i leśnicy, używają, a co więcej, muszą używać własnych środków transportu podczas świadczenia pracy. Taka sytuacja leży niewątpliwie w interesie pracodawców. Przypominam jednak, że dziś paliwo kosztuje powyżej 5 zł za litr, a od 1 stycznia 2019 r. będzie jeszcze droższe, ponieważ zacznie obowiązywać opłata na tzw. fundusz niskoemisyjny.

Szanowni państwo, jeśli założylibyśmy, że Poczta Polska zainwestuje i kupi samochody elektryczne, to proszę zauważyć, że w ustawie jest również propozycja dla silników elektrycznych. Gdyby jednak tak się stało, że Poczta Polska kupi te samochody, to można optymistycznie założyć, że listonosz będzie się nimi poruszał w określonym promieniu od siedziby pracodawcy, ale trudno chyba uznać, że z samochodów napędzanych silnikami elektrycznymi efektywnie skorzystają leśnicy. Proszę te uwagi potraktować jako luźne dywagacje z mojej strony, które nie mają znaczenia dla meritum dzisiejszego posiedzenia.

Chciałbym poprosić o stanowisko resortu infrastruktury oraz, a może przede wszystkim, o stanowisko przedstawiciela Ministerstwa Finansów, które wyjaśni nam, jakie przesłanki determinują stanowisko rządu w sprawie rozpatrywanego projektu ustawy. Co sprawia, że rząd opowiada się przeciwko projektowi? Być może przyczyna ma zupełnie inną naturę.

Zaznaczam, że to tylko spekulacje na podstawie informacji medialnych, ale tu i ówdzie można przeczytać i usłyszeć, iż rząd wybrał inny kierunek. Podobno ma się niebawem pojawić propozycja podziału stawek stosowanych w przypadku przedstawicieli innych zawodów korzystających z rozliczenia kilometrówki, która przewiduje zwrot tylko 50% poniesionych kosztów. Jeśli rząd chce pójść w tym kierunku, to proszę o tym wyraźnie i głośno powiedzieć. Myślę, że na trzy tygodnie przed wyborami byłaby to bardzo dobra wiadomość dla elektoratu. Niech rząd powie głośno, że faktycznie ma zamiar uszczelnić system, co w praktyce skutecznie ograniczy możliwości rzetelnego zarabiania przez pracowników korzystających z kilometrówki.

Proszę o informację na ten temat. Oczekuję także odpowiedzi na pytanie, jakie zasadnicze przesłanki sprawiają, że stanowisko rządu w sprawie projektu tej ustawy jest negatywne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Czy przedstawiciel Ministerstwa Finansów jest gotowy do przedstawienia stanowiska resortu? Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w departamencie MF Jacek Jóźwik:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, prawdą jest, że stanowisko wobec projektu ustawy jest negatywne, jednak zwracam uwagę, że nie jest to tylko stanowisko Ministerstwa Finansów, ale mówimy o stanowisku Rady Ministrów, która wypowiedziała się negatywnie o projekcie. W czasie prac prowadzonych w podkomisji pojawiły się różne

okoliczności i informacje i dlatego chciałbym teraz zwrócić państwa uwagę na kilka aspektów omawianego zagadnienia.

Głównymi interesariuszami tego projektu, co wielokrotnie dziś podkreślano, są listonosze i leśnicy. Jeśli chodzi o leśników, to być może ich sytuacja jest bardzo trudna. Nie kwestionujemy takiej oceny, ale leśnicy nie mogą być egzemplifikacją standardowego, normalnego przypadku. Jeśli przyjmiemy, że niezbędnym narzędziem pracy leśnika jest terenowy samochód, który – jak słusznie zauważył poseł Suchoń – powinien spełniać określone parametry, to, z całym szacunkiem dla pracodawcy, stoimy jednak na stanowisku, że to on powinien zapewnić swoim pracownikom odpowiednie narzędzie pracy, podobnie jak na przykład zapewnia się narzędzia stolarzowi itd. Być może, jeśli w firmie jest tak jak teraz, to mamy wygodną sytuację dla pracodawcy, ale niewątpliwie niekorzystnie odbija się ona na pracownikach, którzy są niezadowoleni z obowiązujących stawek kilometrówki. Jednak czy z powodu sytuacji panującej w jednej firmie mamy dokonywać ustawowej regulacji w przepisach powszechnie obowiązujących, które dotyczą wszystkich podmiotów gospodarczych oraz sfery samorządowej i rządowej?

Jeśli chodzi o Pocztę Polską, to chcę państwa poinformować, że przeprowadzono bardzo dogłębną i szczegółową analizę kosztów eksploatacji samochodów wykorzystywanych przez listonoszy. Analizę przeprowadzono dwuwariantowo, tzn. wzięto pod uwagę pełne koszty eksploatacji oraz koszty eksploatacji pomniejszone o wydatki, które właściciel prywatnego samochodu ponosi niezależnie od tego, czy wykorzystuje pojazd do celów służbowych, czy nie. Powiedzmy sobie jasno, szanowni państwo, albo mamy do czynienia z sytuacją, kiedy pracodawca wymusza na pracowniku posiadanie własnego samochodu jako warunku *sine qua non* zatrudnienia i jest to – przepraszam za mocne słowo – sytuacja patologiczna, albo pracownik posiada samochód i jedynie użytkuje go w jakimś zakresie do celów służbowych, ale oprócz tego posługuje się nim także do celów prywatnych. W tym drugim przypadku szereg kosztów, m.in. ubezpieczenie OC i AC, sezonową wymianę opon, przeglądy itd. pracownik pokrywa i tak niezależnie od tego, czy wykorzystuje samochód do celów służbowych.

Wracając do przeprowadzonej analizy, chcę poinformować, że jeżeli nawet uwzględnilibyśmy wariant z pełnymi kosztami, to badanie przeprowadzone w Poczcie Polskiej wykazało, iż stawki kilometrówki, zwłaszcza w przypadku pojazdów o pojemności silnika powyżej 900 cm^3, mimo że nie były aktualizowane od 11 lat, wcale nie są zaniżone. Wydaje mi się, że szczegółowe dane uzyskane na podstawie tej analizy mogłyby zostać udostępnione państwu posłom, co niewątpliwie ułatwiłoby wyrobienie sobie opinii na temat nowych stawek kilometrówki. Zapoznanie się z tym materiałem pozwala na weryfikację niektórych zagadnień.

Wysoka Komisjo, chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na fakt, że projekt ustawy posiada mankamenty legislacyjne. Chodzi o to, że ewentualne przyjęcie ustawy w zaproponowanym kształcie wymagać będzie wprowadzenie szeregu zmian w innych przepisach, które regulują użytkowanie samochodów prywatnych do celów służbowych. W przeciwnym razie pojawi się problem ze zwolnieniem tego świadczenia z opodatkowania go podatkiem PIT. Na dziś wspomniane regulacje odnoszą się do przepisów wydanych przez właściwego ministra na podstawie delegacji z art. 34 ust. 2 ustawy o transporcie drogowym.

Proszę państwa, niewątpliwie trzeba wnikliwie przeanalizować kwestię, w jaki sposób docelowo powinna zostać uregulowana materia tzw. kilometrówki. Okazuje się, że parametry pojazdów używane dzisiaj są już całkowicie archaiczne. Podział pojazdów ze względu na pojemność silnika do 900 cm^3 i powyżej tej wielkości wymaga wprowadzenia zmian. Konieczne jest także uregulowanie kwestii samochodów elektrycznych i hybrydowych. Obecne przepisy uzależniają zwrot kosztów od pojemności silnika, a więc de facto mamy do czynienia z sytuacją luki prawnej. W trakcie prac nad stanowiskiem rządu wobec rozpatrywanej ustawy Minister Finansów wielokrotnie zwracał się do Ministra Infrastruktury z propozycją przedstawienia Wysokiej Izbie przedłożenia rządowego w tym zakresie, które kompleksowo uregulowałoby zasygnalizowane wyżej zagadnienia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Kolejny mówca, bardzo proszę.

Przedstawiciel Związku Zawodowego Listonoszy i Asystentów Poczty Polskiej Czesław Dudek:

Dzień dobry państwu, Czesław Dudek, Związek Zawodowy Listonoszy i Asystentów Poczty Polskiej.

Chciałbym podsumować wystąpienie przedstawiciela Ministerstwa Finansów. Według mnie to, co przed chwilą usłyszeliśmy, było niemerytoryczne, a dodatkowo początek wypowiedzi kłócił się z jej końcem.

Proszę pana, czy kiedykolwiek widział pan z bliska pracę listonosza? Chodzi mi o tę jej część, do której używa własnego samochodu. Przepraszam za słowa, ale czy ma pan w ogóle jakiekolwiek, względne pojęcie o tej pracy? Naprawdę to, co pan mówi, to jakieś niedorzeczności. Czy wyniki przeprowadzonych analiz, o których pan wspomniał, udostępniono stronie społecznej? Ja o takich analizach nic nie wiem. Wiem natomiast, jak wygląda rzeczywistość, bo akurat tak się składa, że jestem przedstawicielem listonoszy. Z przykrością muszę tu stwierdzić, ale pan naprawdę mówi od rzeczy. Przepraszam za te słowa, ale jestem zdenerwowany tym, co pan tutaj wygaduje. Nie ma pan kompleksowego spojrzenia na pracę listonosza, który pracuje, posługując się w tym działaniu prywatnym samochodem. Bardzo bym prosił o dogłębne zapoznanie się z problemem, zamiast opowiadania ogólników. Jest to bardzo przykre.

Przykre jest także to, szanowni państwo, że prace nad projektem tej ustawy trwają prawie 2 lata. Ludzie na dole odbierają tę sytuację jako jakąś niemoc ustawodawczą albo mają wrażenie, że Ministerstwo Finansów rzuca nam kłody pod nogi. Inaczej tego nie można nazwać. Zapraszam wszystkich do zapoznania się z pracą listonosza, który wykorzystuje w tejże pracy własny prywatny samochód. Zarzuca pan nam jakieś naciąganie firmy na nieuzasadnione koszty. Jeśli tak faktycznie jest, to niech Poczta Polska zapewni każdemu z nas służbowe pojazdy. Nieważne jakie, elektryczne, spalinowe, mogą to być także drony lub helikoptery, bez znaczenia, ale niech nam Poczta Polska te narzędzia zapewni. Wtedy nie będziemy się bić o swoje, nie będziemy przychodzić do Sejmu i wzajemnie się denerwować. W tej chwili sytuacja jest bez sensu. Opamiętajcie się państwo i spójrzcie rzeczowo na to, jak wygląda praca na dole. Żeby wypowiadać się na temat konkretów, to przede wszystkim trzeba tę pracę znać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przedstawiciel Ministerstwa Finansów poprosił o możliwość odpowiedzi. Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w departamencie MF Jacek Jóźwik:

Ad vocem, bardzo krótko. Z Poczty Polskiej otrzymaliśmy informację, że funkcjonują na jej terenie takie rejony, tzw. samochodowe, w których listonosze pobierają kilometrówkę na podstawie ewidencji przebiegu. Polega to na tym, że w ewidencji wpisuje się przebieg codziennej trasy, czyli liczbę przejechanych kilometrów. Następnie mnoży się to przez wysokość stawki i liczbę przepracowanych dni. Nie jest rzadkością, że z takich rejonów listonosze uzyskują od 2 do 2,5 tys. zł zwrotu w skali miesiąca. Myślę, że za taką kwotę nie ma najmniejszego problemu z utrzymaniem prywatnego samochodu. Analizy, o których mówiłem wcześniej, jednoznacznie to potwierdzają. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Spokojnie, szanowni państwo. Będę udzielał głosu po kolei, zgodnie z kolejnością zgłoszeń. Pan jeszcze się nie wypowiadał. Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Związku Leśników w Rzeczypospolitej Polskiej Urban Kolman:

Urban Kolman, wiceprzewodniczący Związku Leśników w Rzeczypospolitej Polskiej.

Nie będę powtarzał argumentów, które już padły, natomiast chciałbym się odnieść do tego, co przed chwilą zostało powiedziane w dwóch kwestiach. Pierwsza sprawa. Dopominamy się i prosimy o urealnienie stawek kilometrówki. Zwracam uwagę, że chodzi o urealnienie, czyli taki wzrost stawki, który sprawi, iż pokryje ona koszty ponoszone przez pracownika. Podkreślam – koszty ponoszone przez pracownika z tytułu wykonywania określonych zadań. W gronie leśników chodzi o ok. 10 tys. pracowników. Z reguły

nie są to osoby zatrudnione na wysokich stanowiskach, tylko zwykli leśniczy i podleśniczy wykonujący podstawowe zadania z punktu widzenia funkcjonowania państwowych lasów. Jeśli firma Lasy Państwowe musiałaby zakupić samochody dla tej grupy pracowników, a jak zostało wcześniej powiedziane, są to samochody o nieco innej charakterystyce niż w przypadku listonoszy, oznaczałoby to niezwykle duże koszty, wręcz chyba nawet niewyobrażalne z punktu widzenia możliwości finansowych Lasów Państwowych.

Przedstawiciel Ministerstwa Finansów stwierdził, że narzędzia pracy powinien zapewniać pracodawca. Zgoda. Ale co ja mam powiedzieć moim kolegom leśnikom, że mamy zastrajkować, że powinniśmy przestać wykonywać obowiązki i zacząć domagać się od pracodawcy zakupu samochodów? Przecież takie sytuacje są całkowicie nierealne.

Druga kwestia, do której chciałbym się odnieść, jest następująca. Jako pracownicy Lasów Państwowych musimy kupić sobie samochody, aby móc realnie wykonywać służbowe obowiązki. Zwykle taki samochód jest drugim w rodzinie. Gdyby moja praca nie była wykonywana w terenie, w trudnych warunkach, nie musiałbym kupować specjalnego samochodu, którego koszt jest wyższy niż w przypadku zwykłego samochodu. Mam na myśli zarówno koszt zakupu, jak i późniejsze koszty eksploatacyjne. W praktyce drugi samochód w rodzinie, w przypadku leśników, jest wykorzystywany wyłącznie do celów służbowych. Można zatem z pełną odpowiedzialnością stwierdzić, że koszty utrzymania takiego samochodu są ponoszone w całości z tytułu wykonywania zadań służbowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu. O głos prosił jeszcze poseł Żmijan. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, po wypowiedzi pana naczelnika z Ministerstwa Finansów nie mam już żadnych wątpliwości. Rząd nie pozostawia nam złudzeń. Prawdą jest to, o czym donoszą media. W wypowiedzi pana naczelnika bardzo mocno było podkreślane, że pracownik także do celów prywatnych używa pojazdu, którym posługuje się w trakcie wykonywania obowiązków służbowych.

Panie naczelniku, niech pan dalej nie idzie tą drogą, po leśnych wertepach i polnych duktach, którymi na co dzień jeżdżą listonosze, ale także i lekarze oraz weterynarze. Wspominał pan o innych zawodach, ale przecież ich przedstawiciele także muszą jakoś dojechać do potrzebujących ludzi i zwierząt znajdujących się gdzieś na końcu świata. Musicie państwo uwzględnić w swoich kalkulacjach, że prywatny samochód, który jeździ po wertepach, niszczy się jednak znacznie szybciej niż samochód poruszający się tylko po gładkim asfalcie. Szybsze zniszczenie pojazdu wynika wprost z wykonywanych przez pracownika obowiązków służbowych. Nie można oceniać korzystania z prywatnego pojazdu do celów służbowych z pozycji biurka, które znajduje się w biurowcu w Warszawie. Tak postępować nie wolno.

Istota rzeczy tkwi w tym, że to pracownik czyni gest na rzecz pracodawcy, a nie odwrotnie. Tymczasem Ministerstwo Finansów stawia sprawę na głowie. Apeluję o trochę zaufania, bo od niego trzeba by chyba zacząć. Nie mam już wątpliwości, że niebawem pojawi się projekt przewidujący podział kosztów w stosunku 50% do 50%, bo przecież, jak powiedział pan z Ministerstwa Finansów, ten sam samochód jest używany do celów służbowych, jak i służy pracownikowi prywatnie.

Chciałbym w związku z tym pana zapytać, panie naczelniku, czy jeśli minister lub jakiś prezes podjedzie samochodem służbowym na zakupy lub do kościoła, będzie to z miejsca oznaczać, iż obciąży się go 50% kosztów eksploatacji pojazdu. Naprawdę, zawróćcie państwo z tej drogi. Potrzebny jest elementarny poziom wzajemnego zaufania. Poza tym tu nie minister odgrywać powinien główną rolę, ale bezpośredni pracodawca, który najlepiej wie, czy pracownik go wykorzystuje, czy nie. Zostawcie te sprawy pracodawcom. Muszę powiedzieć, że to, co tutaj usłyszałem, to naprawdę coś niebywałego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Przewodniczący Związku Zawodowego „Unia Pocztowa" Piotr Czaplicki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, nie sposób nie odnieść się do słów wypowiedzianych przez przedstawiciela Ministerstwa Finansów. Jako przewodniczący Związku Zawodowego „Unia Pocztowa" chciałbym przede wszystkim uzyskać od pana informację, kto z Poczty Polskiej dostarczył Ministerstwu Finansów wyliczenia, z których wynika, iż listonosz posługujący się samochodem prywatnym do celów służbowych otrzymuje z tego tytułu 2,5 tys. zł miesięcznie. Dla pańskiej informacji, panie naczelniku, podam, że pensja takiego listonosza z krótkim stażem pracy, bo dziś trudno pozyskać chętnego, który będzie jeździł w pracy własnym samochodem, wynosi 1700 zł na rękę. Gdyby listonosze dostawali dodatkowo 2,5 tys. zł, jak pan stwierdził, to gwarantuję, że nie mielibyśmy żadnych problemów z pozyskaniem pracowników. Niestety, w rzeczywistości nie jest tak kolorowo, jak pan powiedział.

Samochód prywatny wykorzystywany przez listonosza do celów służbowych w Poczcie Polskiej jest średnio eksploatowany przez 10–12 godzin dziennie. Jeśli pan uważa, że listonosz jeździ tym samym samochodem, jak powiedział poseł Żmijan, do kościoła i do pracy w rejonie, to jest pan w głębokim błędzie. Takim samochodem nie da się pojechać do kościoła.

Czy wiecie państwo, że listonosze prywatnymi samochodami, często osobowymi, muszą przewozić paczki, które zawierają betoniarki? Paczka musi być dostarczona, nawet jeśli ma trafić do ostatniego domu we wsi. Często zdarza się tak, że samochód listonosza dociera z przesyłką do adresata, ale później trzeba go wyciągać traktorem z błota, bo sam z tamtej drogi nie wyjedzie. Te samochody nie są kupowane do użytku rodzinnego. One są kupowane stricte do pracy. Wielu listonoszy twierdzi dziś, że nigdy nie kupowaliby samochodu, jeśli mogliby pracować bez niego, albo gdyby Poczta Polska mu zapewniła samochód służbowy, ponieważ prywatnie nie potrzebują samochodu. Spójrzcie jednak państwo na ogłoszenia o pracę, w których Poczta Polska poszukuje listonoszy. Wszędzie jest wyraźnie napisane: „z własnym samochodem".

Nieprawdą jest to, co nam powiedział przedstawiciel Ministerstwa Finansów. Na poczcie nie jest wcale tak ładnie. Jeżeli nie wprowadzimy koniecznych zmian w przepisach, Poczta Polska stanie przed dylematem, skąd wziąć środki na zakup 12 tys. samochodów. I chodzi tylko o samochody dla listonoszy. Od razu zastrzegam, że nie będą to samochody elektryczne. Jak stwierdził pan poseł, poczta kieruje się w stronę zakupu elektrycznych samochodów, to prawda, ale tylko z przeznaczeniem do eksploatacji na głównych trasach, do przewozu przesyłek na głównych przelotach, ale nie w przypadku, kiedy trzeba doręczać paczki w rejonach. Powtarzam, chodzi o 12 tys. samochodów.

Jeśli nie zmienimy stawek kilometrówki, to za chwilę może się okazać, że przysłowiowy Kowalski mieszkający gdzieś na wsi utraci dostęp do usług Poczty Polskiej. Listonosze zrezygnują z pracy, bo nie będą dłużej przy takich stawkach jak obecnie jeździć własnymi samochodami. Czy zrezygnują dlatego, że zarabiają na swoich prywatnych samochodach, jak twierdzi Ministerstwo Finansów, dodatkowo 2,5 tys. zł miesięcznie albo że nie chcą w ogóle zarabiać? Nie, zrezygnują dlatego, że praca przestanie im się opłacać. Nie mówię tego po to, aby państwa wystraszyć. Chodzi mi tylko o to, że jeśli dziś podejmiecie państwo błędną decyzję, jeśli nie rozwiążecie problemu w należyty sposób oczekiwany przez listonoszy, konsekwencją może być nawet upadek Poczty Polskiej. Tej firmy na pewno nie stać na zakup 12 tys. samochodów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Proszę, następny mówca.

Przedstawiciel Związku Zawodowego Listonoszy i Asystentów Poczty Polskiej Czesław Dudek:

Chciałbym także odnieść się do tego, co powiedział przedstawiciel Ministerstwa Finansów. Stwierdził pan, że listonosz dostaje dodatkowo ok. 2–2,5 tys. zł. Czy policzył pan może, ile taki samochód spala paliwa? Czy dysponuje pan jakimiś wyliczeniami w tej materii? Listonosz odpala swój samochód kilkaset razy. Czy zna pan koszt szczotek do rozrusznika? Czy wie pan, ile oleju zużywa taki samochód? Czy odkupiłby pan

od listonosza jego samochód po rocznej eksploatacji? Nie wiem, jakim pojazdem pan jeździ w ministerstwie, ale chciałbym usłyszeć, czy kupiłby pan ode mnie samochód, którym jeździłbym przez rok jako listonosz. Czy kupiłby pan ten samochód do swojego prywatnego użytku? Ja wiem, że chętnie odkupiłbym od pana samochód, jaki pan użytkuje z tytułu pracy w Ministerstwie Finansów.

Czy pan wie, że listonosze swoimi samochodami nierzadko wożą beczki lub inne gabaryty, które praktycznie do ich samochodów się nie mieszczą? Czy ma pan pojęcie o tym, że policja zatrzymuje listonoszy i karze ich mandatami za to, że nie przestrzegają przepisów, że wożą paczki samochodami, które nie są do tego przystosowane? Czy ja muszę to wszystko tłumaczyć? Chyba nie. Ludzie, opamiętajmy się. Jeśli w ten sposób będziecie nadal państwo podchodzić do sprawy, to niebawem będziecie musieli się zająć w Sejmie ratowaniem Poczty Polskiej. Nie chciałem tego powiedzieć, ale prawda jest taka, że naprawdę będziecie musieli to zrobić.

Bardzo proszę pana z Ministerstwa Finansów, żeby najpierw wszystko dokładnie zbadał, zamiast publicznie opowiadać, przepraszam za wyrażenie, takie dyrdymały. Za długo żyję, za dużo samochodów zdołałem zajeździć, aby nie wiedzieć, o czym mówię. Czy chce pan się zamienić na samochód? Mój za pański. Jeśli tak, to bardzo proszę. Apeluję do was, szanowni państwo, pomóżcie nam.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, pani poseł Sibińska, a później pan minister w ramach odpowiedzi.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szczerze przyznam, że jestem zdumiona zaprezentowanym podejściem do tematu. Zacznę od tego, że chciałabym poprosić przewodniczącego podkomisji, pana posła Piotra Króla, aby odpowiedział na pytanie postawione przez przewodniczącego Żmijana, które dotyczyło przebiegu pracy w podkomisji. Jeśli w jej pracach uczestniczyli przedstawiciele strony rządowej, jeśli zgłaszali jakieś pomysły, to chciałabym poznać te propozycje. Chciałabym się dowiedzieć, czy rząd w ogóle myśli o jakichkolwiek rozwiązaniach problemu.

Zdumiewa mnie bowiem podejście, które zakłada, że listonosz lub leśnik dorabiają sobie do pensji, pobierając zwroty za kilometrówkę z tytułu używania prywatnego samochodu do celów służbowych. Zwracam uwagę, że uznanie prywatnego samochodu nie jest obowiązkiem listonosza. To tylko jego dobra wola. Pracodawca bowiem, mówiąc całkiem otwarcie, nie zapewnia listonoszom odpowiedniego narzędzia pracy i o to tutaj chodzi. Ten problem trzeba rozwiązać, a nie wyliczać, kto ile i czy aby na pewno na tym zarabia. Takie stawianie sprawy jest nieuczciwe i nie w porządku w stosunku do ludzi, którzy eksploatują w pracy swoje prywatne samochody. Nawet jeśli z tego tytułu otrzymują jakieś pieniądze, to proszę mi wierzyć, że zgodnie z tym, co powiedzieli przedstawiciele strony społecznej, takie samochody nie nadają się już do prywatnego użytku.

Jeśli rząd faktycznie nie wyraża woli rozwiązania problemu, to trzeba chyba wybrać wariant, w którym listonosze, leśnicy i inni pracownicy przestaną używać swoich prywatnych samochodów do celów służbowych. Wtedy jednak staniemy przed dylematem, co mają zrobić przedsiębiorcy i instytucje państwowe. Prawdopodobnie będą oni zmuszeni do zakupu samochodów służbowych i wszystko skończy się tak, jak prorokuje jeden z moich przedmówców.

Moje pytanie jest następujące. Jeżeli rząd zamierza rozwiązać problem na poziomie rozporządzenia, być może jest to dobry pomysł, to poproszę przedstawicieli rządu o przedstawienie konkretnej propozycji w tym zakresie. Chciałabym się dowiedzieć, czy państwo w ogóle myślicie o takim rozwiązaniu, czy chcecie je wprowadzić i jak ma ono docelowo wyglądać.

Nie brałam udziału w pracach podkomisji, ale z tego, co usłyszałam, to trwały one dosyć długo. Jeżeli jednak rząd brał w nich udział i przez ten czas nie był w stanie wypracować własnego stanowiska i przedstawić pomysłu autorskiego rozwiązania, to bardzo źle świadczy o władzy wykonawczej. Oznacza to bowiem, że państwo w ogóle nie przejmujecie się osobami, które mają problemy z rozliczaniem kilometrówki, a co więcej, nie

macie żadnego pomysłu, jak te problemy rozwiązać. Pytam więc przewodniczącego podkomisji, czy przedstawiciele rządu brali udział w jej pracach i czy zgłaszali własne propozycje, a od przedstawicieli rządu chciałabym usłyszeć, czy w ogóle zastanawiacie się państwo nad rozwiązaniem problemu i jak mają wyglądać wasze propozycje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Głos ma poseł Król, bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, w mojej wypowiedzi starałem się unikać jakichkolwiek wątków politycznych, dlatego teraz dziękuję pani poseł Sibińskiej za postawione pytanie. W trakcie prac podkomisji rząd przedstawił informację o przygotowywanych zmianach w rozporządzeniu. Zaproponowałem, aby do czasu przygotowania nowego rozporządzenia ogłosić przerwę w obradach podkomisji, ale głosami posłów opozycji przyjęto, że te propozycje nie będą rozpatrywane i że projekt ma zostać zaopiniowany i wysłany do Komisji. Tak to wyglądało. Jeszcze raz dziękuję pani poseł za postawione pytanie, bo jak powiedziałem wcześniej, sam starałem się unikać wątków politycznych podczas przedstawiania sprawozdania podkomisji. To pierwsza rzecz, do której chciałem się odnieść.

Jest jeszcze druga sprawa. Tak się składa, że kilkanaście lat przepracowałem na poczcie. Różnym osobom można opowiadać różne rzeczy, natomiast mnie pewnych rzeczy wmówić się nie da. Chciałbym zdecydowanie bronić uczciwych pocztowców. Próbuje się tworzyć pewne nieprawdziwe wrażenie. Nie przeczę, że być może ktoś przewoził betoniarkę osobowym samochodem. Taka sytuacja mogła mieć miejsce, ale pytam, skąd się wzięła betoniarka na poczcie. Ktoś przyszedł i przyłożył urzędnikowi do głowy nabity rewolwer? Chyba nie. Ktoś musiał jednak tę betoniarkę przyjąć jako paczkę. Czy to oznacza, że państwo w drodze ustawowej ma rozwiązywać wewnętrzne problemy jednego przedsiębiorstwa? Przecież nie. Panowie doskonale wiecie, że jeśli ktoś by tej betoniarki nie przyjął jako paczki, to listonosz nie musiałby jej nigdzie wozić swoim samochodem i nie ma znaczenia, czy był to samochód prywatny, czy służbowy. To na tym polega problem i żadna ustawa go nie wyeliminuje. Jeśli ktoś zechce przyjąć betoniarkę jako paczkę pocztową, to ją przyjmie choć byśmy przyjęli nawet tysiąc ustaw.

Apeluję, w trosce o dobre imię Poczty Polskiej, abyśmy nie kompromitowali tej firmy na zewnątrz. Pracują w niej uczciwie tysiące ludzi i naprawdę nie wszyscy z nich przyjmują betoniarki do doręczenia. Oczywiście, jak się chce, to się znajdzie przykłady patologii, ale zwracam uwagę, że Poczta Polska codziennie doręcza dziesiątki tysięcy paczek i robią to tysiące ludzi. Betoniarka, huśtawka czy zjeżdżalnia zdarzy się co najwyżej raz na milion, raz na 5 lat i naprawdę nie jest to powód, aby Sejm przyjmował ustawę, która ma sprawić, aby Poczta Polska nie przyjmowała betoniarki jako przesyłki. Jak ktoś chce ją przyjąć w urzędzie pocztowym, to ją przyjmie niezależnie od tego, jakie ustawy uchwalimy.

W tej chwili bardziej ode mnie doświadczeni koledzy parlamentarzyści z Platformy Obywatelskiej wyrażają publicznie wielką troskę o Pocztę Polską. Chcę powiedzieć, że w czasie, kiedy w kraju rządziła Platforma Obywatelska, byłem pracownikiem Poczty Polskiej. Dlatego opowieści o tym, że Poczta Polska będzie musiała kupować tysiące samochodów, należy włożyć między bajki. Panowie doskonale wiecie, co było na poczcie i co będzie teraz. Mam na myśli outsourcing. Nie będzie żadnego kupowania samochodów. Firmy na to nie stać. Alternatywą jest outsourcing. Za czasów rządów Platformy Obywatelskiej rejony paczkowe oddawano zewnętrznym firmom i tak może się skończyć i w tym przypadku. Outsourcing zamiast kupowania nowych samochodów.

Przepraszam, ale jak słucham pewnych wystąpień, to mnie krew zalewa. Jeśli Platforma Obywatelska uważała, że stawka kilometrówki jest za niska, to miała 8 lat na to, aby ją podnieść. Jeżeli tego nie zrobiła, to zwykła ludzka uczciwość wymaga, aby teraz na ten temat nie zabierać głosu. Trzeba było zaczekać na rozporządzenie przygotowywane przez ministra i przynajmniej je przeczytać. Państwo uznaliście jednak, że lepiej będzie zrobić ze sprawy polityczną awanturę. Taka jest brutalna prawda i tak wygląda rzeczywistość.

Z zakończeniem prac nad projektem świadomie czekałem, ponieważ, po pierwsze, w projekcie ustawy były błędy, a po drugie, jestem pocztowcem. Osobiście prosiłem

o poprawienie tego projektu, ponieważ był on tak skonstruowany, że ze względów formalnych można było go od razu odrzucić. Mam nadzieję, że jak będzie trzeba, to potwierdzą te słowa wnioskodawcy i legislatorzy. Mogłem państwu po 2 tygodniach przynieść wniosek o odrzucenie projektu. Mówię to, patrząc wszystkim w oczy, bo państwo wiecie, że taka jest prawda. Nie zrobiliśmy tego.

Na posiedzenie podkomisji przyszedł wiceminister i poinformował, że nie czytał jeszcze projektu, który został przez wnioskodawców poprawiony, a państwo zdecydowaliście, bo akurat mieliście większość na sali, że w takim kształcie projekt trafi do Komisji. Żałuję, że na to pozwoliłem. Tak wyglądała państwa troska o rozwiązanie problemu. Można było zaczekać na rozporządzenie, można było chociaż dać szansę Ministerstwu Infrastruktury, ale wy woleliście wywołać polityczną awanturę. Skoro tak, to nie wypada nic innego jak stwierdzić, że kto sieje wiatr, ten zbiera burzę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu posłowi Królowi. Zgodnie z wcześniejszą zapowiedzią oddaję głos panu ministrowi.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, chciałabym zabrać głos ad vocem. Proszę do mnie nie mrugać. Zgłosiłam się i proszę o udzielenie głosu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo przepraszam, o czym pani mówi, o jakim mruganiu? Przed chwilą powiedziałem wyraźnie, że najpierw udzielam głosu panu posłowi, a później panu ministrowi. Proszę, żeby pani mnie mówiła takich rzeczy na posiedzeniu Komisji, ponieważ kompromituje w tym momencie Wysoką Komisję.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Panie przewodniczący, jeśli ja proszę o zabranie głosu ad vocem…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Powiedziałem wyraźnie, pani poseł…

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Proszę uwzględnić moje zgłoszenie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

W tej chwili ja mówię, pani poseł. Powiedziałem wyraźnie, najpierw poseł Król, później pan minister Bittel. Pani mówi natomiast o jakimś mruganiu. Coś się chyba pani wydaje.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Nic mi się nie wydaje, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję, panie przewodniczący. Myślę, że pan poseł Król doskonale opisał pracę i zaangażowanie urzędników rządowych na posiedzeniach podkomisji. Mam nadzieję, że to wyczerpuje jednocześnie ciekawość pana posła Żmijana. Od siebie dodam, że ostatnie zmiany odwróciły niejako logikę całego projektu. Wcześniej opierał się on o stawkę minimalną, a teraz mamy do czynienia ze stawką maksymalną. Są to dwa zupełnie różne podejścia i trzeba na to zwrócić uwagę.

W resorcie są prowadzone prace analityczne w tym zakresie. Jeśli państwo posłowie macie takie oczekiwania, to przedstawiciel Instytutu Transportu Samochodowego może powiedzieć kilka zdań na ten temat. Prace cały czas trwają, ale są one prowadzone w kierunku rozporządzenia, a nie ustawy. Trzeba wyraźnie stwierdzić, że przyjętym celem w resorcie jest rozporządzenie, a nie regulacja ustawowa. To wszystko, co mam na ten temat do powiedzenia. Zależy mi na obniżeniu temperatury dyskusji. Doceniam trud i wysiłki każdego pracownika, który stara się dobrze wywiązywać z obowiązków. Niektóre jednostkowe przypadki, o których była mowa, nie powinny służyć do kreowania

obrazu całego środowiska. Taki obraz jest nieprawdziwy i zdecydowanie protestuję przeciwko tego rodzaju uogólnieniom. To jest chyba rzecz oczywista.

Szanowni państwo, nie mam upoważnienia do zmiany stanowiska rządu wobec rozpatrywanego projektu ustawy. Jestem natomiast upoważniony do poinformowania Wysokiej Komisji, że w resorcie trwają analizy związane z kwestią stawek za kilometrówkę. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to chciałbym jeszcze, żeby krótko do poruszonych zagadnień odniósł się przedstawiciel Instytutu Transportu Samochodowego. Chodzi o analizy i wyliczenie wysokości stawek, która jest wykorzystywana również na potrzeby rozpatrywanego przedłożenia ustawowego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Kierownik Zakładu Badań Ekonomicznych Instytutu Transportu Samochodowego Jerzy Waśkiewicz:

Jerzy Waśkiewicz, Instytut Transportu Samochodowego.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, kwestia jednostkowych kosztów eksploatacji samochodów osobowych, motocykli i motorowerów, jak ujmuje to rozporządzenie z 2007 r., stanowiła przedmiot naszych analiz w roku 2011. Mam ze sobą gotowe opracowanie na ten temat. Jest to oficjalna publikacja przygotowana na podstawie pracy, którą Instytut Transportu Samochodowego wykonał na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury w 2011 r. Chcę państwa poinformować, że przy określonych założeniach i wykorzystaniu metody ekonomicznej, która uwzględnia koszty zależne od przebiegu i koszty zależne od czasu posiadania samochodu, motocykla lub motoroweru, udało nam się określić średnie, ale równocześnie reprezentatywne koszty dla grupy pojazdów, które były wymienione w cytowanym rozporządzeniu. Nasze ustalenia nie zostały wprawdzie później uwzględnione w rozporządzeniu ministra, ale to zupełnie inna sprawa.

Szanowni państwo, jesteśmy metodologicznie gotowi do podjęcia prac nad zaktualizowaniem wcześniejszych ustaleń. Mamy w tej chwili rok 2018. Upłynęło już 7 lat. Koszty paliwa co prawda niewiele się zmieniły, chociaż w międzyczasie wystąpiło istotne wahnięcie, ale znacząco wzrosły w tym czasie koszty ubezpieczenia pojazdów. Wydaje mi się, że jeśli w tym momencie mielibyśmy mówić o kosztach, to należałoby wcześniej zweryfikować nasze badania wykonane kilka lat temu na podstawie aktualnej wysokości poszczególnych kosztów.

Jeśli chodzi o ocenę materiału, jaki został zawarty w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, to mówiąc szczerze, trudno jest się do niego odnieść bez wcześniejszej weryfikacji, o której wspomniałem. Wstępnie mogę jedynie określić, że niektóre proponowane stawki są zaniżone. Powtarzam, że jest to bardzo wstępna ocena. Pytanie jednak brzmi: O czym mówimy? Pierwsza rzecz to jednostkowe koszty eksploatacji. Te nasz instytut jest w stanie przebadać i je przebadał, a druga sprawa to kwestia samych stawek. Jeżeli mamy mówić o wysokości stawek, to wcześniej trzeba poznać realną wysokość kosztów. Wydaje mi się, a mówię to na podstawie wstępnego rozpoznania zagadnienia, że jeśli chodzi o samochody z napędem niekonwencjonalnym, o samochody hybrydowe i elektryczne, to podana w projekcie stawka jest zaniżona. Powtarzam jednak, że sprawa wymaga dogłębnego zbadania i w zależności od średniorocznego przebiegu samochodu koszty będą się różnie kształtowały.

Dodam jeszcze jedno. Na końcu projektu nowelizacji ustawy znajduje się kwestia zróżnicowania stawek w zależności od regionu. Chodzi o miasto, tereny poza miastem i regionalne zróżnicowanie w skali kraju. Chcę poinformować, że tego rodzaju badania Instytut Transportu Samochodowego wykonał w 2014 r. Mamy zatem doświadczenie, ale podkreślam, że nie mówię teraz o stawkach tylko o średnich jednostkowych kosztach eksploatacji, które są zróżnicowane w zależności od tego, z jakim pojazdem mamy do czynienia. Jeśli przyjmiemy wysoką objętość skokową silników, to takie koszty będą oczywiście diametralnie różne od kosztów w przypadku typowych pojazdów, które są w Polsce wykorzystywane. To wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Sibińska, później pan poseł Suchoń, a następnie pan poseł Puda, bardzo proszę. Udzielam głosu w tej kolejności.

Poseł Krystyna Sibińska (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Przyznam, że jestem trochę zaskoczona pana wybuchem sprzed kilku minut, podobnie zresztą jak reakcją pana posła Króla. Moim zamiarem nie było żadne polityczne dywagowanie ani rozliczanie kogokolwiek. Panu posłowi Królowi przypomnę tylko, że PiS rządzi już 3 lata i dlatego ciągłe odnoszenie się do 8 lat rządów Platformy Obywatelskiej jest całkowicie nieadekwatne. Proponowałabym zapomnieć wreszcie o tym argumencie.

Zadałam proste i konkretne pytanie, na które otrzymałam częściową odpowiedź od przedstawiciela rządu, który stwierdził, że jakieś prace na tym zagadnieniem w resorcie trwają. O ile dobrze zrozumiałam, ministerstwo opowiada się za rozwiązaniem w postaci rozporządzenia. Czy mógłby pan minister choć trochę sprawę przybliżyć członkom Komisji? Nie wiem, czy jest to w tym momencie możliwe, bo jak przed chwila usłyszeliśmy, niektóre stawki mogą być zaniżone, prowadzone są badania, konieczne są analizy itd. W każdym razie tylko o takie informacje mi chodziło, panie przewodniczący, i dlatego w ogóle nie rozumiem przyczyny pańskiego wzburzenia. Tym bardziej, że całkiem normalnym trybem procedowania jest prośba o udzielenie głosu ad vocem, tym bardziej w sytuacji, kiedy pan poseł Król, że się tak wyrażę, pojechał politycznie, chociaż sam stwierdził wcześniej, że nie chce wykorzystywać politycznych aspektów. W żadnym momencie nie wyrażałam politycznie krytycznych opinii. Chciałam się tylko dowiedzieć, jak przebiegały prace i jakie są merytoryczne propozycje rządu. Wydaje mi się, że jest już czas, aby takie propozycje można było usłyszeć z ust przedstawiciela rządu.

Dziękuję przedstawicielowi Ministerstwa Infrastruktury, że przynajmniej trochę nam sprawę rozjaśnił. Prosiłbym jednak jeszcze o odpowiedź na pytanie: Na jakim poziomie rząd proponuje ustalenie stawek kilometrówki i od kiedy zamierza wprowadzić nowe regulacje? Temat jest rzeczywiście drażliwy. Przez 8 lat faktycznie nie rozwiązaliśmy tej kwestii, ale przecież chyba po to właśnie przyszła dobra zmiana, aby takie problemy rozwiązywać. 3 lata rządów PiS to wystarczająco dużo czasu, aby tę kwestię odpowiednio uregulować, tym bardziej że – jak słyszymy – chodzi o problem, którego my nie dostrzegaliśmy. Powtórzę raz jeszcze, panie pośle Król, 3 lata to naprawdę dużo czasu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Szanowni państwo, niestety administracja państwowa cały czas ma tendencję do traktowania samochodu jako dobra luksusowego. Za chwilę być może w modzie będzie, aby w ogóle nie posiadać samochodu, żeby równać tym samym w dół. Myślę, że musimy sobie wyraźnie pewne rzeczy powiedzieć. Wiem, że z punktu widzenia administracji pewne rzeczy są bardzo trudno dostrzegalne, ale pojazd, jak każde inne narzędzie pracy, służy przede wszystkim do realizacji określonych czynności. Widać, że nasze państwo tego nie rozumie. Wystarczy spojrzeć np. na proponowane obecnie przepisy w sprawie restrykcyjnego podejścia do rozliczania kosztów związanych z użytkowaniem pojazdów przez przedsiębiorców. Takie samo podejście jest obserwowane w przypadku ustalenia nowych stawek za kilometr dla pracowników wykorzystujących prywatne samochody do celów służbowych.

Jeśli ktoś dostaje z tego tytułu 2,5 tys. zł, o czym wspominał przedstawiciel Ministerstwa Finansów, tzn. że po 3 latach wyjeżdża swój samochód na tzw. złom. Pytanie brzmi: Czy pracownik bardziej używa takiego samochodu do celów prywatnych, czy służbowych? Jeśli z kilometrówki listonosz ma 2,5 tys. zł, a nawet w przypadku, kiedy ma tylko 1000 zł, co jest bardziej prawdopodobne, to śmiem twierdzić, że mimo wszystko więcej samochód jest używany do jazdy służbowej niż prywatnej.

Trzeba więc chyba znaleźć formę odpowiedniej kompensaty dla pracowników. Nie uważam też, żeby to był jakiś dodatkowy dochód. Jeżeli bowiem ktoś częściej używa samochodu do jazdy służbowej niż prywatnej, to de facto ten pojazd jest samochodem służbowym i tak też powinien być traktowany w przepisach. Nie jest dla mnie żadnym

usprawiedliwieniem, że pracownik używa również samochodu do celów prywatnych. Nie tędy chyba droga. Uważam, że trzeba spojrzeć na taki samochód jak na narzędzie pracy. Rozumiem, że z punktu widzenia podatkowego może to okazać się dość trudne, ale stoję na stanowisku, że przedsiębiorców i pracowników należy traktować z właściwą dozą zaufania. Nikt przecież nie jeździ samochodem w kółko tylko po to, aby wyrobić kilometrówkę. Ja takiego przypadku nie znam. Jeśli zna go Ministerstwo Finansów, to należy sprawę zgłosić do odpowiednich organów.

Proszę państwa, chcę jeszcze powiedzieć, że bardzo interesująca była informacja o dokonanych analizach i wyliczeniach w Instytucie Transportu Samochodowego. W związku z nią mam prośbę do pana przewodniczącego Rzońcy i proszę ją potraktować jako formalny wniosek. Wnoszę o to, aby wyliczenia, o których była mowa, zostały przekazane na ręce pana przewodniczącego, a następnie trafiły do członków Komisji. Chodzi mi o używanie w pracy środków transportu przez listonoszy. Wydaje się, że te dane będą reprezentatywne dla tej grupy pracowników, która używa prywatnych samochodów do celów służbowych.

Mam jeszcze prośbę do Instytutu Transportu Samochodowego, a w zasadzie znowu do pana przewodniczącego. Być może uda się z ITS wyciągnąć wyliczenia dokonane według stanu na 2011 r. Wnoszę o to, ponieważ z punktu widzenia legislacyjnego byłoby to niewątpliwie wartościowe i interesujące.

Na samym początku, kiedy zabierałem głos, stwierdziłem, iż tego rodzaju materia powinna stanowić przedmiot analizy i posłużyć opracowaniu rozporządzenia, a nie ustawy. Jeśli jednak nie da się tego zrobić w formie rozporządzenia, jeżeli administracja nie ma ani czasu, ani chęci, żeby się sprawą zająć, a jak widać brak jest woli politycznej, aby rzecz uregulować na poziomie rozporządzenia, wówczas może się okazać, że jedynym sposobem na uaktualnienie stawek kilometrówki jest proces parlamentarny i nie ma się co o to obrażać. Jeśli administracja jest niewydolna, to posłowie muszą wziąć w swoje ręce niektóre sprawy. W taki sposób rozumiem inicjatywę, którą się dziś zajmujemy. Jest to krzyk rozpaczy pewnej grupy ludzi, którzy czują, że coś jest nie tak, jak być powinno. Pracownik, który używa swojego prywatnego samochodu do celów służbowych, nie ma obecnie poczucia, że stawki kilometrówki pozwalają na zwrot poniesionych kosztów.

Podsumowując, bardzo proszę przewodniczącego Rzońcę, jeśli jest to oczywiście możliwe, aby spowodował, że do Komisji Infrastruktury wpłyną dwa dokumenty, o których przed chwilą mówiłem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie pośle, państwo z ministerstwa mi podpowiadają, że te dokumenty są ogólnie dostępne.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

W takim razie poproszę o jakieś namiary, gdzie je znaleźć.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poprosimy o adres mailowy, pod którym te dokumenty są zamieszczone. Rozumiem, że znajdziemy je na stronie Instytutu Transportu Samochodowego.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Myślę, że będą one także przydatne w analizach wykonywanych w Ministerstwie Finansów.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Kierownik Zakładu Badań Ekonomicznych ITS Jerzy Waśkiewicz:

Praca Instytutu Transportu Samochodowego z 2011 r. jest od wielu lat dostępna na stronie Biuletynu Informacji Publicznej. Bardzo łatwo można tę pracę odnaleźć w Internecie, bądź to podając jej tytuł, bądź tylko moje nazwisko. Na marginesie mówiąc, ITS ma obowiązek publikowania prac, które wykonuje na zlecenie, w tym przypadku rządu.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Myślę, że ta informacja jest wystarczająca. Oczywiście z zadowoleniem powitalibyśmy przesyłanie do Komisji wszystkich innych analiz lub nawet materiałów robo-

czych, które są tworzone np. w Ministerstwie Finansów. Ułatwiłoby nam to późniejsze dyskusje i prowadzenie procesu legislacyjnego.

Bardzo proszę, pan poseł Grzegorz Puda.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, po naszej dyskusji widać gołym okiem, że ze strony społecznej jest duża chęć zasygnalizowania zarówno posłom, jak i stronie ministerialnej problemu, który wraca co jakiś czas i co jakiś czas staje się przedmiotem ożywionych dyskusji. Ten problem nie pojawił się nagle. On istnieje od jakiegoś czasu.

Chciałbym zwrócić państwa szczególną uwagę na dwie rzeczy. Po pierwsze, jeżeli dobrze państwa zrozumiałem, to znaleźliśmy się w pewnym punkcie, który wymusza niejako konsensus co do tego, że trzeba coś z tym wreszcie zrobić. W tej kwestii chyba wszyscy się zgadzamy. Podejmowano pewne próby w tym kierunku, o czym wiemy z emocjonalnego wystąpienia pana przewodniczącego Króla, w mojej ocenie były one zasadne, ale szkoda, że sprawa została załatwiona w taki sposób przez podkomisję. W tej chwili projekt trafił do Komisji Infrastruktury i musimy podjąć decyzję, co dalej robimy. Dyskusja pokazuje, że wszyscy myślimy podobnie, tyle że próbujemy rozwiązać problem różnymi sposobami.

Druga ważna informacja, którą przekazał pan minister jest taka, iż w resorcie jest chęć wprowadzenia nowych regulacji, ale raczej na drodze rozporządzenia niż ustawy. Jest to ważny sygnał, bo pokazuje on, że działania strony społecznej i nacisk wywierany na parlamentarzystów przyczynią się do tego, że w niedługim czasie będziemy w stanie poznać już bardzo konkretne pomysły nowych regulacji, o co zresztą prosili w dyskusji moi koledzy.

Trzecia rzecz, o której warto powiedzieć, jest taka, że jak powiedzieli na początku przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury oraz resortu finansów, w wersji, w jakiej został nam przedstawiony projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, stanowi on lekką przeciwwagę do propozycji rządowych i dlatego nie widzą oni możliwości poparcia tej inicjatywy. W związku z tym wydaje mi się, chociaż oczywiście sercem jestem ze stroną społeczną, ponieważ rozumiem, iż potrzeba rzeczywiście istnieje, ale jak spojrzymy na sprawę chłodno, to musimy dojść do wniosku, że trudno będzie przeprowadzić projekt nowelizacji ustawy bez wsparcia ze strony Ministerstwa Finansów albo Ministerstwa Infrastruktury. Nawet jeśli Sejm taką nowelizację by przegłosował, to trudno byłoby ją wyegzekwować.

Dlatego składam wniosek o odrzucenie tego projektu w zaproponowanej wersji. Mam jednocześnie nadzieję, że w najbliższym czasie albo pan minister, albo pan przewodniczący przekażą nam konkretne informacje na temat tego, co w tej sprawie zostało postanowione, albo że na przykład rzecz zostanie uregulowana w formie rozporządzenia.

Proszę potraktować moje wystąpienie jako formalny wniosek, panie przewodniczący. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Został zgłoszony wniosek formalny. Czy jest wniosek przeciwny?

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Składam wniosek przeciwny.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Usłyszeliśmy wniosek przeciwny. Dalej idący jest wniosek o odrzucenie sprawozdania. Poddaję ten wniosek pod głosowanie.

Kto jest za odrzuceniem sprawozdania podkomisji? (14) Kto jest przeciw? (6) Kto się wstrzymał od głosu? (0) Dziękuję bardzo. Stwierdzam, że Komisja odrzuciła sprawozdanie podkomisji.

Potrzebujemy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Przepraszam, panie przewodniczący, ale mam uwagę formalną. W tej chwili Komisja odrzuciła jedynie sprawozdanie podkomisji, co oznacza, że formalnie powracamy do druku pierwotnego nr 819. Jeżeli państwa działanie ma być skuteczne, konieczne jest jeszcze jedno głosowanie nad odrzuceniem projektu ustawy z druku nr 819. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Poddaję pod głosowanie wniosek o odrzucenie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk nr 819). Kto jest za wnioskiem? (13) Kto jest przeciw? (6) Kto się wstrzymał od głosu? (0) Dziękuję. Stwierdzam, że Komisja odrzuciła projekt ustawy z druku nr 819.

Pan poseł Puda, bardzo proszę.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Zgłosiłem się, panie przewodniczący, w związku z pana wcześniejszą zapowiedzią wyboru posła sprawozdawcy. Chciałbym zaproponować kandydaturę pana posła Jana Kiliana.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy pan poseł Kilian się zgadza?

Poseł Jan Kilian (PiS):

Tak, zgadzam się.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są inne kandydatury? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw wobec propozycji, aby poseł Kilian był sprawozdawcą Komisji do tej ustawy? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że poseł Kilian będzie sprawozdawcą Komisji.

Bardzo państwu dziękuję za udział w posiedzeniu.

Czy pan chciałby jeszcze zabrać głos? W takim razie bardzo proszę, ale krótko, ponieważ za chwilę zaczynamy kolejne posiedzenie, a jesteśmy w dużym niedoczasie. Ponieważ przyjechał pan do nas z daleka, udzielam panu głosu, zanim zamknę posiedzenie.

Przedstawiciel Związku Zawodowego Pracowników Poczty Polskiej Robert Czyż:

Szanowni państwo, od 3 lat usiłuję wyprostować kwestię kilometrówki i wydeptuję w tym celu ścieżki w Sejmie. Miałem okazję brać udział w posiedzeniu Komisji do Spraw Petycji, w obradach komisji senackiej, a także w spotkaniu u pana prezydenta. Chcę powiedzieć, że nie wierzę w to, co opowiadają przedstawiciele strony rządowej, iż trwają rozmowy i nowe stawki zostaną określone i uregulowane na szczeblu rządowym. Dzisiaj usłyszeliśmy od Ministerstwa Infrastruktury, że stawki zaproponowane przez nas są za niskie, a z kolei Ministerstwo Finansów twierdzi, że te same stawki są za wysokie i listonosze bardzo dobrze na nich zarabiają.

Chciałbym serdecznie podziękować państwu posłom za to, że zajęliście się tym zagadnieniem, że temat wywołał rezonans, bo jak zauważył pan poseł Suchoń, był to naprawdę głos rozpaczy z naszej strony. Od wielu lat domagamy się od ministerstwa zmiany stawek, ale nasze prośby trafiają w próżnię. Obrady Komisji Infrastruktury były chyba naszą ostatnią szansą. Mieliśmy nadzieję, że posłowie problem uregulują adekwatnie do zmienionych warunków, ale jak widać – nie udało się.

W każdym razie serdecznie dziękuję za zajęcie się naszą sprawą i mam nadzieję, że mimo wszystko parlamentarzyści będą czuwać nad dalszymi losami kilometrówki i przynajmniej naciskać na resort, aby ten faktycznie wprowadził zmiany wysokości stawek. Także i w taki sposób Komisja może nam pomóc i bardzo na tę pomoc liczymy. Będziemy za nią bardzo wdzięczni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję wszystkim za udział w posiedzeniu, szczególnie naszym gościom reprezentującym związki zawodowe.

Zamykam obrady Komisji. Przypominam, że dosłownie za minutę zaczynamy kolejne posiedzenie.